

**Wir verbinden
Menschen und Ideen**

**Profitieren Sie von
wertvollen Impulsen.
Erweitern Sie Ihr Netzwerk.
Investieren Sie in Ihre
fachliche Kompetenz.**

Fachtagungen

12./13. November 2025

**Siegburger Fachtagung
Eisenbahnfahrzeug-Instand-
haltung**

4. Februar 2026

**Oltner Fachaustausch
ECM-Praxis 2026**

18. Februar 2026

**Conférence suisse sur la sécurité
ferroviaire 2026, Morges**

26. März 2026

**Schweizer Fachtagung
Eisenbahnsicherheit 2026, Basel**

10. September 2026

Basler Tag der AVV-Praxis 2026

Jetzt informieren und anmelden



www.bahnverband.ch

Das Rückgrat für den Schienengüterverkehr

Ohne die Schienenwege der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen), der Industrie- und Werksbahnen, der Hafenbahnen und der Anschlussbahnen wäre der Schienengüterverkehr in Deutschland heute nicht mehr so möglich. Die DB InfraGO AG verfügte nach einer Zählung der Bundesnetz-agentur aus dem Jahr 2023 nur noch über 343 Ladestellen. Die Netze der NE-Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) haben nach Angaben des VDV insgesamt eine Streckenlänge von rund 4300 Kilometern. Dies sind rund 13 Prozent der Betriebsstreckenlänge der Eisenbahnen in Deutschland. Bemerkenswert ist auch die Tatsache, dass rund 50 Prozent aller Werks- und Anschlussbahnen direkt an diese NE-Netze angebun-

den sind. Die über 2000 Standorte von Werksbahnen oder Anschlussbahnen in Deutschland verfügen über eine betriebsbereite Gleislänge von über 6000 Kilometern. Das Netz der 108 Hafenbahn-Unternehmen mit 146 Standorten hat eine Länge von über 1800 Kilometern. Weiterhin ist zu erwähnen, dass es inzwischen acht privat betriebene Rangierbahnhöfe gibt. Es zeigt sich also, dass gerade im Bereich der ersten und letzten Meile die nicht bundeseigenen beziehungsweise privaten Schienenwege essenziell sind.

Oder um es noch deutlicher zu formulieren: Diese Eisenbahninfrastrukturen sind systemrelevant!

Wenn man es also ernst meint mit der Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene, dann muss man sich viel intensiver um diese Infrastrukturen, die nicht im Besitz des Bundes sind, kümmern. Zwar gibt es inzwischen mit dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) und der Anschlussgleisförderung staatliche Töpfe, aber man könnte und sollte hier deutlich mehr tun.

Auch volkswirtschaftlich sind diese Infrastrukturen von großer Bedeutung. So generieren die Betreiber Umsätze durch entsprechende Nutzungs- und Trassenentgelte. Darüber hinaus haben sich inzwischen etliche (größere) Eisenbahninfrastrukturunternehmen darauf spezialisiert, sich im Auftrag um die Gleisanschlüsse und Anschlussbahnen zu kümmern, sodass keine eigenen Anschlussbahnleiter als Verantwortliche mehr gestellt werden müssen. Interessant ist dieser Markt weiterhin für Gleisbau-Unternehmen, Bahnindustrie (zum Beispiel in Bezug auf Oberbaumaterial und Weichen; Leit- und Sicherungstechnik; ...), Dienstleistungsunternehmen sowie Planungs- und Ingenieurbüros.

Prof. Dr. Uwe Höft
Herausgeber des Privatbahn Magazins